Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8938**
19. Wahlperiode 01.04.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8455 –

Maßnahmen der Bundesregierung zur Vermeidung von Fahrverboten

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat nach Einschätzung der Fragesteller eine wesentliche Verantwortung für die Verbesserung der Luftqualität in den Kommunen und somit für die Vermeidung von Fahrverboten.

Nach der Festlegung von technischen Anforderungen an Hardwarenachrüstungssysteme ist es nun Aufgabe des Kraftfahrt-Bundesamtes, Anträge auf Genehmigung solcher Systeme möglichst rasch zu bearbeiten, damit sie bald verbaut und somit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten können. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wiederum hat über die Geschwindigkeit von Bewilligungen von Fördermitteln für Hardwarenachrüstungen bei Kommunal-, Liefer- und Handwerkerfahrzeugen im Rahmen seiner Förderrichtlinien Einfluss darauf, wie schnell solche Nachrüstungen vorgenommen werden.

Zudem ist die Bundesregierung zuständig für die Anordnung von verpflichtenden Rückrufen von Dieselfahrzeugen mit verbotenen Abschalteinrichtungen und einer entsprechenden Umsetzungskontrolle, so dass höhere Emissionen durch Abgasmanipulationen möglichst rasch beendet werden. Zudem hatte sie beim Dieselgipfel am 2. August 2017 mit den deutschen Autoherstellern vereinbart, dass bis Ende 2018 bei ca. 5,3 Millionen Diesel-Pkw Software-Updates vorgenommen werden, um den Stickoxid-Ausstoß im Schnitt um 30 Prozent zu senken (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile). Abzüglich der bis dahin angeordneten Pflichtrückrufe bedeutete dies die Installation von rund 2,84 Millionen zusätzlicher freiwilliger Software-Updates. Gleichwohl zeigen aktuelle Zahlen der Bundesregierung, dass Ende 2018 rund 1,5 Millionen Updates noch nicht installiert wurden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 63 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) im Plenarprotokoll 19/73).

Mit der Ankündigung, Kommunen in die Lage zu versetzen, verbindliche Vorgaben und Emissionsgrenzwerte für bestimmte Fahrzeuge festzulegen, zeichnet sich die Bundesregierung auch für diese Maßnahme im Bereich der Fahrzeuge-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29. März 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

missionen verantwortlich (www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=l, S. 76).

Fraglich ist aus Sicht der Fragesteller, inwiefern die Bundesregierung ihrer Verantwortung in den genannten Bereichen nachkommt.

1. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachrüstungssystemen für Pkw auf Basis der am 21. Dezember 2018 festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?

2. Wie viele solcher Hardwarenachrüstungssysteme für Pkw sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt wurden vier Anträge gestellt. Die zur Erteilung einer Genehmigung erforderlichen Unterlagen wurden jedoch bisher noch nicht eingereicht. Angaben zu Fahrzeugen und deren Euro-Schadstoffeinstufungen sind daher nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 44 und 45 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5640 verwiesen.

3. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für Pkw, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?

7. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?

14. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?

21. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?

Die Fragen 3, 7, 14 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Vorliegen der vollständigen Antragsunterlagen erteilt das KBA innerhalb von zwei Wochen die Genehmigung.

4. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für Pkw?

8. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge?

15. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge?

22. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge?

Die Fragen 4, 8, 15 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Hardware-Nachrüstungen werden im Verfahren der Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) nach § 22 StVZO behandelt. In diesem Bereich sind fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Es sind keine Verzögerungen bei der Genehmigung von Hardware-Nachrüstungen zu erwarten.

5. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachrüstungssystemen für schwere Kommunalfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/098-scheuer-foerderrichtlinie-schwere-kommunalfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?

6. Wie viele solcher Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher liegen beim KBA keine Anträge vor.

9. Für wie viele Nachrüstungen schwerer Kommunalfahrzeuge wurden über die entsprechende Förderrichtlinie (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/098-scheuer-foerderrichtlinie-schwere-kommunalfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) bereits Zuwendungen bewilligt (bitte Anzahl der Bewilligungen und Höhe der Zuwendungen nach Bundesländern aufschlüsseln)?

10. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

11. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel durchgeführt (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Antragsvoraussetzung ist die Vorlage einer Kopie der ABE des KBA für das verbaute NO_x-Minderungssystem mit erhöhter Minderungsleistung gemäß Anhang I zur Förderrichtlinie.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

12. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachrüstungssystemen für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?

13. Wie viele solcher Hardwarenachrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher liegen keine Anträge beim KBA vor.

16. Für wie viele Nachrüstungen leichter Handwerker- und Lieferfahrzeuge wurden über die entsprechende Förderrichtlinie (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile) bereits Zuwendungen bewilligt (bitte Anzahl der Bewilligungen und Höhe der Zuwendungen nach Bundesländern aufschlüsseln)?

17. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

18. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel durchgeführt (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Die Fragen 16 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 9 bis 11 sowie 12 und 13 verwiesen.

19. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachrüstungssystemen für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?

20. Wie viele solcher Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher liegen keine Anträge beim KBA vor.

23. Für wie viele Nachrüstungen schwerer Handwerker- und Lieferfahrzeuge wurden über die entsprechende Förderrichtlinie (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) bereits Zuwendungen bewilligt (bitte Anzahl der Bewilligungen und Höhe der Zuwendungen nach Bundesländern aufschlüsseln)?

24. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

25. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel durchgeführt (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Die Fragen 23 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 9 bis 11 sowie 19 und 20 verwiesen.

26. Bei wie vielen der 2,46 Millionen VW-Fahrzeuge mit EA189-Motor wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen (bitte unter Angabe der absoluten Anzahl und dem prozentualen Anteil beantworten)?

27. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle Porsche Cayenne 3.0 Liter TDI, Porsche Cayenne Euro 6 4.2 Liter V8 TDI und Porsche Macan Euro 6 3.0 Liter V6 TDI wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?

28. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle Audi A4, Audi A5, Audi A6, Audi A7, Audi A8 V6, Audi A8 L V6, Audi A8 V8, Audi A8 L V8, Audi Q5, Audi SQ5 und Audi Q7 wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?

29. Bei wie vielen Fahrzeugen des Modells VW Touareg wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?

30. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle BMW 750 und BMW M550 wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?

31. Bei wie vielen Fahrzeugen des Modells Mercedes Vito wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?

32. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle Mercedes C, G, S, E, ML, GL, GLE, SLK, SLC, GLK, CLS, GLC, V und Sprinter (vgl. www.daimler.com/dokumente/innovation/sonstiges/uebersicht-modelle-diesel-rueckruf-published-by-daimler.pdf) wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?

Die Fragen 26 bis 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der nachstehenden Tabelle können die Umrüstquoten der verpflichtenden Rückrufaktionen der bereits freigegebenen Fahrzeugmodelle entnommen werden.

Hersteller	**Modell**	**Umrüstquote verpflichtender Rückruf**
VW	EA 189	ca. 99 %
VW	Touareg	ca. 93 %
Porsche	Macan, Cayenne	ca. 75 %
Audi	A6, A7, A8, Q5, SQ5	ca. 55 %
BMW	M550d, 750d	ca. 78 %
Daimler	GLC-, C-, V-Klasse, Vito	ca. 73 %

Für den Rückruf des Porsche Cayenne 4,2 l steht die Software-Freigabe noch aus. Für die genannten Fahrzeugmodelle des Herstellers Daimler wurden die Rückrufe noch nicht alle freigegeben und gestartet.

33. Bei wie vielen der rund 5,3 Millionen Diesel-Pkw, für die die deutsche Automobilindustrie die Installation von verpflichtenden und freiwilligen Software-Updates bis zum Jahresende 2018 zugesagt hatte (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-ergebnisprotokoll-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile), wurden die Software-Updates bislang installiert (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen und im Gegensatz zur Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 63 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) im Plenarprotokoll 19/73 diesmal tatsächlich nach Herstellern aufgeschlüsselt beantworten)?

Von den 5,3 Millionen Diesel-Pkw, die von der Automobilindustrie im Rahmen des Nationalen Forums Diesel für Software-Updates gemeldet wurden, sind 4,1 Millionen Fahrzeuge umgerüstet. Zahlreiche Freigaben wurden kürzlich bzw. werden in Kürze durch das KBA erteilt, sodass die Zahl der umgerüsteten Fahrzeuge in den kommenden Monaten deutlich ansteigen wird. Das noch nicht alle 5,3 Millionen Fahrzeuge fertig umgerüstet sind liegt allein daran, dass die Hersteller z. T. noch die notwendigen technischen Unterlagen zu ihren Anträgen auf Freigabe der Software-Updaten an das KBA liefern müssen.

Die zusätzlichen 1 Millionen Dieselfahrzeuge, die von der Automobilindustrie gemeldet wurden, werden schnellstmöglich abgearbeitet.

34. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit der Prüfung und Freigabe von Software-Updates, die im Rahmen von freiwilligen oder verpflichtenden Rückrufen installiert wurden bzw. installiert werden sollen, und wie hat sich diese Anzahl in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des KBA im Bereich der Prüfung und Freigabe von Software-Updates ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht worden. Derzeit befassen sich 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit der Prüfung und Freigabe von Software-Updates. Nach Eingang des vollständigen Antrags auf Genehmigung einer Software-Updates beträgt die reguläre Bearbeitungszeit beim KBA ca. zehn bis zwölf Tage.

35. Wie viele Pkw wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der sogenannten Umtauschaktionen der Automobilhersteller seit dem Beschluss des Dieselkonzepts vom 1. Oktober 2018 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel bereits umgetauscht (bitte nach Städten und Herstellern aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

36. Wann wird die Bundesregierung wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen Änderungen des Ordnungsrahmens vorschlagen, so dass „Länder, Städte und Kommunen in der Lage sind, verbindliche Vorgaben und Emissionsgrenzwerte für den gewerblichen Personenverkehr wie Busse, Taxen, Mietwagen und Carsharing-Fahrzeuge sowie für Kurier-, Express-, Paket-Fahrzeuge zu erlassen“ (vgl. www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1, S. 76)?

37. Welche Emissionen und Emissionsgrenzwerte soll dieser Vorschlag umfassen, und welche verbindlichen Vorgaben sind gemeint?

Die Fragen 36 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Änderungen, die den personenbeförderungsrechtlichen Ordnungsrahmen betreffen, sollen im Laufe der Legislaturperiode vorgeschlagen werden. Über den Inhalt der Änderungen ist bisher nicht entschieden worden.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333